

Kohtuasi C-592/23**Eelotsusetaotluse kokkuvõte vastavalt Euroopa Kohtu kodukorra artikli 98 lõikele 1****Saabumise kuupäev:**

26. september 2023

Eelotsusetaotluse esitanud kohus:

Oberster Gerichtshof (Austria kõrgeim üldkohus)

Eelotsusetaotluse kuupäev:

6. september 2023

Hagejad, apellandid ja kassaatorid:

LK

AK

Kostja, vastustaja apellatsioonimenetluses ja vastustaja kassatsioonimenetluses:

Volkswagen AG

Põhikohtuasja ese

Nõue tasuda 20 532 eurot, millele lisanduvad viivis ja kohtukulud, vastusooritusena sõiduki tagastamise eest põhjusel, et sõidukil on keelatud katkestusseade, või hüvitada kahju

Eelotsusetaotluse ese ja õiguslik alus

Liidu õiguse ja ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) eeskirja nr 83 tõlgendamine; ELTL artikkel 267

Eelotsuse küsimused

1. Kas rakendusmääruse nr 692/2008/EÜ artikli 2 punkti 6 ja III lisa punkti 3.13.4 (koostoimes määruse nr 715/2007/EÜ artikli 3 punktiga 10) tuleb

tõlgendada nii, et saastetõrjesüsteem (kontrollprogramm katalüsaatori regenereerimiseks ettevalmistustsükli), mida loetakse pidevalt regenereerivaks süsteemiks, kuna regeneratsioon (puhastusprotsess) toimub vähemalt kord 1. tüüpi katse jooksul ja seade on sõiduki ettevalmistustsükli jooksul regenereerinud juba vähemalt ühe korra (Precon või eelkonditsioneerimine), on katkestusseade määruse nr 715/2007/EÜ artikli 3 punkti 10 tähenduses?

2. a) Kas määruse nr 715/2007/EÜ artikli 5 lõike 2 punkti c (koostoimes määruse nr 715/2007/EÜ artikli 3 punktiga 10 ning rakendusmääruse nr 692/2008/EÜ artikli 2 punktiga 6 ja III lisa punktiga 3.13.4) tuleb tõlgendada nii, et (teatud juhtudel) on selline katkestusseade lubatud, kuna tingimused sisalduvad olulisel määral katsemenetluses, mida viiakse läbi heitgaaside koguste mõõtmiseks?

b) Kas määruse nr 715/2007/EÜ artikli 5 lõiget 1 (koostoimes määruse nr 715/2007/EÜ artikli 3 punktiga 10 ning rakendusmääruse nr 692/2008/EÜ artikli 2 punktiga 6 ja III lisa punktiga 3.13.4) tuleb tõlgendada nii, et selline katkestusseade on (teatud juhtudel) lubatud, kui katsemenetluses (tüübikinnituskatse) ilmnev heitkoguste seisukohast oluline toime on 80% juhtudest olemas ka tavapärase kasutamise tingimustes (tegelikul kasutamisel)?

3. Kas ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) eeskirja nr 83 (edaspidi „UNECE eeskiri“) punkti 2.20 ja 13. lisa (koostoimes rakendusmääruse nr 692/2008 III lisa punktiga 3.13.1 ja artikli 2 punktiga 6) tuleb tõlgendada nii, et UNECE eeskirja 13. lisa lõike 3 teises lauses sätestatud nõue, et (regenereerimisprotsessi vältimiseks või lubamiseks ette nähtud) lülitit võib eelkonditsioneerimistsükli ajal aktiveerida ainult regenereerimise vältimiseks, on UNECE eeskirja 13. lisa kohaselt määrav ainult spetsiaalse katsemenetluse puhul ja seega perioodiliselt regenereeriva süsteemiga sõiduki heitkoguste mõõtmisel, kuid ei ole määrav pidevalt regenereeriva süsteemiga sõiduki puhul?

Viidatud ühenduse õigusnormid

Komisjoni 18. juuli 2008. aasta määrus (EÜ) nr 692/2008, millega rakendatakse ja muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust, artikli 2 punkt 6 ja III lisa punktid 3.13.1 ja 3.13.4

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määrus (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust, artikli 3 punkt 10 ja artikli 5 lõike 1 punkt c

Viidatud riigisiseseid õigusnormid

Tsiviilseadustik (Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch, edaspidi „ABGB“), § 874, § 1295 lõige 2

Viidatud rahvusvahelise õiguse normid

ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) eeskiri nr 83 – Sõidukite tüübikinnituse ühtsed sätted seoses mootorist eralduvate saasteainete heitkogustega vastavalt mootorile ette nähtud kütusele; punkt 2.20 ja 13. lisa lõige 3

Asjaolude ja menetluse lühikokkuvõte

- 1 Hagejad ostsid 3. aprillil 2015 autokauplusest kostja toodetud uue sõiduauto VW Golf Sportsvan Lounge BMT TDI DSG ostuhinnaga 26 100 eurot. Sõidukil on EA 288 (EU-6 NSK) tüüpi mootor; sõiduki suhtes on kohaldatav heitenorm Euro 6. Konstruktsioonist ja programmeerimisest tulenevalt ei mõjuta seda mootorit probleem, mis esineb seoses lämmastikoksiidi heitkogustega EA 189 (Euro 5) seeria mootorite puhul. Sõiduki ELi tüübikinnitus on endiselt kehtiv.
- 2 Sõidukisse on heitgaaside puhastamiseks paigaldatud madalsurvel töötav heitgaasitagastussüsteem. Heitgaasitagastust kasutatakse lämmastikoksiidide heitkoguste vähendamiseks mootoris. Sõidukis on termoaken välistemperatuuridel vahemikus -24 °C kuni $+70\text{ °C}$. Termoaken on tehniliselt vajalik heitgaasi tagastusklapi, heitgaasitagastuse jahuti ja heitgaasitagastuse jahuti klapi, samuti diisli tahkete osakeste filtri ja turbolaaduri püsiva töökindluse tagamiseks.
- 3 Vaidlust ei ole selle üle, et tegemist ei ole katkestusseadmega, mis on määruse nr 715/2007/EÜ artikli 5 lõike 2 punkti a tähenduses alati (sõltumata mootori kaitse küsimusest konkreetsel juhul) keelatud, kuna valitsevate välistemperatuuride tõttu töötab see valdava osa aastast.
- 4 Heitgaasitagastuse määra pidev vähendamine termoakna piires suurendab paratamatult mootoris tekkivaid lämmastikoksiidi koguseid. Et hoida selle saasteaine heitkogust võimalikult väiksena, on sõidukisse paigaldatud lämmastikoksiidi salvestav katalüsaator. See katalüsaator suudab tavapärase sõidu ajal keemiliselt salvestada 50–70% lämmastikoksiidist. Toimivuse säilitamiseks tuleb seda korrapäraselt põletamise teel regenereerida. Regenereerimine kestab 3–10 sekundit ja toimub töötava sõiduki puhul sõltuvalt tootjast iga 5–10 km järel. Hageja sõiduki puhul toimub regenereerimine ligikaudu iga 5 km järel või siis, kui katalüsaator on täielikult täitunud. Regenereerimise ajal suurenevad lämmastikoksiidi heitkogused lühiajaliselt (3–10 sekundi jooksul).

- 5 Hageja sõidukisse on paigaldatud sõidukõvera tuvastamisega programm „Precon“ (eelkonditsioneerimine). See kontrollprogramm tunneb ära, kui sõidukit heitgaaside mõõtmiseks katsestendil ette valmistatakse. Sellisel juhul käivitub regenerereerimine sõltumata viimasest regenerereerimisest möödunud läbisõidust ja katalüsaatori täitumise tasemest. Selle tulemusel algab tegelik katsesükkel alati katalüsaatoriga, mis on regenerereeritud.
- 6 Heitkoguste taseme mõõtmisel katsestendil simuleeritakse sõiduki konkreetseid sõiduomadusi vastavalt Euroopa Liidu katse-eeskirjadele standarditud katsesükli abil, mis vastab kiirendusfaasidele, pidevale sõidule ja aeglustamisele linnas ja linnavälisel alal 1180 sekundi jooksul ja ligikaudu 11 km pikkusel teekonnal. Preconi tõttu toimub 11 km pikkuse simuleeritud sõidu jooksul katalüsaatori regenerereerimine ja sellega seotud lühiajaline saasteainete suurem heide alati kaks korda ja mitte kunagi kolm korda. Alati ei pruugi see olla vastavuses tegeliku kasutamisega, sest 11 km pikkust sõitu võib alustada ka peaaegu täitunud katalüsaatoriga. Arvutuslikult väljendatuna toimub regenerereerimine tegelikul kasutamisel 11 km pikkuse teekonna jooksul iga 5 km järel 2,2 korda. Kui Precon sõidukõverat ei tuvastaks, võiks regenerereerimine toimuda ka kolm korda katsesükli jooksul, puhtarvutuslikult ühel juhul viiest.
- 7 Hagejad esitasid (eelkõige) nõude tasuda 20 532 eurot, millele lisanduvad viivis ja kohtukulud, vastusooritusena sõiduki tagastamise eest. Hagejad põhjendasid nõuet sellega, et paigaldatud mootor sisaldas keelatud katkestusseadet.
- 8 Esimese astme kohus rahuldab nõude osaliselt. Kõnealune EA 288 tüüpi mootor ei sisalda keelatud katkestusseadet. Teisiti tuleb aga hinnata paigaldatud kontrollprogrammi (Precon) sõidukõvera tuvastamiseks katsestendil, sest sõiduomadustest sõltumatu vahetegemine ühelt poolt katserežiimil toimuva regenerereerimise ja teiselt poolt tegelikul kasutamisel toimuva regenerereerimise vahel ei aita ära hoida ohte, isegi kui puhttehnilisest vaatepunktist midagi ei „katkestata“.
- 9 Apellatsioonikohus jättis hagi tervikuna rahuldamata. Tegemist ei ole keelatud katkestusseadmega.
- 10 Eraldi vaadelduna võiks Precon-programmi pidada (keelatud) katkestusseadmeks, sest katalüsaatori regenerereerimine enne katset muudab saastetõrjesüsteemi parameetrit nii, et sellega „võidakse“ vähendada selle süsteemi tõhusust. Vähendamine ei ole selles mõttes aga sugugi paratamatu, sest katalüsaatori regenerereerimine võib tegelikult toimuda ka viimase katsele eelneva sõidu lõpus, mille tulemusel alustatakse järgmist tegelikku sõitu samuti puhastatud katalüsaatoriga, mis vastab Preconit kasutades katsestendil tehtud katsesõidule. Sellisel juhul oleksid tingimused täpselt samad nagu katsesükli puhul, kuna alati alustatakse puhastatud katalüsaatoriga.
- 11 Õiguslikust seisukohast on aga määrav, et vastavalt kõnealuse juhtumi suhtes kohaldatava rakendusmääruse artikli 2 punktile 6 (koostoimes kõnealuse

rakendusmääruse III lisa punktiga 3.13 ja UNECE eeskirja 13. lisa lõikega 3) on ette nähtud nii perioodiliselt regenereeriv süsteem kui ka pidevalt regenereeriv süsteem; viimase puhul ei ole spetsiaalne katsemenetlus vajalik. Need sätted näitavad, et selliste süsteemide paigaldamine on lubatud, seda konkreetselt osas, mis puudutab regenereerimist seoses sõiduki ettevalmistamisega katsesükliks, kui edaspidi toimub regenereerimine vähemalt kord katse ajal. Preconis regenereerimine tagab, et katsesükliks ei registreerita lisaks selle protsessi käigus väljapaisatavatele heitkogustele ka eelmisest sõidust katalüsaatorisse salvestatud lämmastikoksiidi koguseid, kuna see moonutaks registreeritud väärtusi.

- 12 Hagejad esitasid selle otsuse peale kassatsioonkaebuse, millega nad paluvad hagi rahuldada.
- 13 Vastuses kassatsioonkaebusele palub kostja vastaspoole apellatsioonkaebus läbi vaatamata jätta, teise võimalusena rahuldamata jätta.

Põhikohtuasja poolte peamised väited

- 14 Hagejad väidavad, et ühel ajal on programmeeritud kaks katkestusseadet, nimelt temperatuurist sõltuv katkestusseade ja katsestendist või tegelikust kasutamisest sõltuv katkestusseade. Kostja esindajate toime pandud tahtlik manipuleerimine eksitas neid, mistõttu on neil õigus nõuda kahjuhüvitist naturaalsestitutsiooni vormis. Deliktiõiguse alusel vastutab kostja ka heade kommete vastase teoga põhjustatud kahju eest.
- 15 Kostja märkis oma vastuses, et kõnealune EA 288 tüüpi mootor ei sisalda (keelatud) katkestusseadet. Termoakna temperatuurivahemik on seega sedavõrd lai, et heitgaasitagastus on Austrias 100% tagatud. Võrreldavate mõõteväärtuste saavutamiseks viib sõidukõvera tuvastamine Preconis selleni, et lämmastikoksiidi salvestamise katalüsaatori regenereerimine, mis muidu leiaks järjepidevalt aset iga 5 km järel, toimub eelkonditsioneerimise ajal, mille tulemusel on tegelik katsesükkel representatiivne.

Eelotsusetaotluse põhjenduste lühikokkuvõte

- 16 Kassatsioonimenetluses on vaidlus selle üle, kas sõidukõvera tuvastamisega Precon (kontrollprogramm katalüsaatori regenereerimiseks ettevalmistustsükliks) on keelatud katkestusseade määruse nr 715/2007/EÜ artikli 3 punkti 10 tähenduses koostoimes artikliga 5.
- 17 1.1 Esimene küsimus puudutab seda, kas pidevalt regenereeriv süsteem (erinevalt üksnes perioodiliselt regenereerivast süsteemist) võib üldse olla katkestusseade. Oberster Gerichtshof (Austria kõrgeim üldkohus) lähtub nimelt sellest, et kõnealune Precon on pidevalt regenereeriv süsteem. Kohus on teinud järelduse, et pidevalt regenereerivale süsteemile rakendusmääruse artikli 2 punktis 6 ja rakendusmääruse III lisa punktis 3.13.4 esitatud nõuded on täidetud.

- 18 1.2 Perioodiliselt regenereeriv süsteem on määratletud rakendusmääruse artikli 2 punktis 6 (sisuliselt identne UNECE eeskirja punkti 2.10 esimese lausega). Selle sättega seondub rakendusmääruse III lisa punkt 3.13.4; esimene lause vastab seejuures UNECE eeskirja punkti 2.10 teisele lausele. Teine lause (sisuliselt identne UNECE eeskirja punkti 2.10 kolmanda lausega) määratleb pidevalt regenereeriva süsteemi perioodiliselt regenereeriva süsteemi erivormina ja sätestab, et pidevalt regenereeriv süsteem ei nõua spetsiaalset katsemenetlust.
- 19 Seega tuleb vahet teha perioodiliselt regenereerival süsteemil ja pidevalt regenereerival süsteemil. Pidevalt regenereeriva süsteemi eripära seisneb selles, et regenereerimine toimub vähemalt kord 1. tüüpi katse jooksul ja seade on sõiduki ettevalmistustsükli jooksul regenereerinud juba vähemalt ühe korra.
- 20 Otsustus, et pidevalt regenereeriva süsteemi puhul ei ole nõutav spetsiaalne katsemenetlus, tähendab, et UNECE eeskirja 13. lisa lõige 3 (koostoimes rakendusmääruse III lisa punktiga 3.13.1) ei ole kohaldatav. UNECE eeskirja 13. lisa lõike 3 kohane katsemenetlus kehtib seega ainult perioodiliselt regenereeriva süsteemiga sõidukite suhtes, kuid ei kehti pidevalt regenereeriva süsteemiga sõidukite suhtes. Neid seoseid kinnitavad kaheldamatult UNECE eeskirja punkti 2.20 (sisuliselt identsed) sätted. Seal on sõnaselgelt märgitud, et UNECE eeskirja 13. lisa ei kohaldata pidevalt regenereerivate süsteemide suhtes. Pidevalt regenereeriva süsteemi suhtes on seega kohaldatav UNECE eeskirja 4.a lisa kohane katsemenetlus. Selle menetluse puhul toimuvad heitgaaside mõõtmised ainult tegelikus katsesükklis. Seevastu perioodiliselt regenereerivate süsteemide puhul on ette nähtud täiendavad katsesüklid (ettevalmistustsükkel, regenereerimistsükkel).
- 21 1.3 Tulenevalt rakendusmääruse III lisa punkti 3.13.4 teise lause kohasest õiguslikust fiktsioonist, mille kohaselt loetakse kirjeldatud perioodiliselt regenereeriva süsteemi erivormi pidevalt regenereerivaks süsteemiks, tuleb (katsestendil tehtavate) katsete puhul eeldada, et regenereeriv süsteem on pidevalt (läbivalt) töös. Heitgaaside mõõtmisel tuleb regenereerimisprotsessi kontrollimine seega tähelepanuta jätta, mistõttu on Oberster Gerichtshofi (Austria kõrgeim üldkohus) hinnangul vaja lähtuda sellest, et mootori töörežiim (ja toimeviis) on mõõtmise seisukohast olulises osas sama (ühetaoline).
- 22 Kui kirjeldatud õigusliku fiktsiooni tõttu on mootoril ühetaoline töörežiim katsete tegemisel, siis on see nii ka tegelikul kasutamisel, sest sisuline võrdlus tegeliku kasutamisega (millel on heite seisukohast oluliste muudatuste korral kahjulikud õiguslikud tagajärjed) on võimalik ainult siis, kui saastetõrjesüsteemi toimeviisi suhtes kehtivad samad lähtetingimused. Seetõttu on alust eeldada, et pidevalt regenereeriva süsteemi puhul tuleb lähtuda sellest, et ka tegeliku kasutamise korral on regenereeriv süsteem kogu aeg töös.
- 23 See tähendaks, et pidevalt regenereeriv süsteem ei aktiveeri, muuda, aeglusta ega inaktiveeri ühegi saastetõrjesüsteemi osa toimivust, mistõttu väheneks saastetõrjesüsteemi tõhusus tegelikul kasutamisel. Kui järgida seda lähenemisviisi,

ei oleks selline pidevalt regenereeriv süsteem katkestusseade määruse nr 715/2007/EÜ artikli 3 punkti 10 tähenduses.

- 24 2.1. Teise küsimuse alaküsimused a ja b puudutavad põhjendatuse olemasolu, isegi kui lähtuda tuleb sellest, et tegemist on katkestusseadmega.
- 25 2.2. Määruse nr 715/2007/EÜ artikli 5 lõike 2 punkt c näeb ette sõnaselge põhjendava aluse juhul, kui hoolimata katkestusseadmest sisalduvad tingimused olulisel määral katsemenetluses. Rakendusmääruse III lisa punktis 3.13.4 on Preconi (kontrollprogramm katalüsaatori regenereerimiseks ettevalmistustsükli) kasutamine sõnaselgelt ette nähtud ja sätestatud, et teatavatel tingimustel, mis käesoleval juhul esinevad, loetakse regenereeriv süsteem pidevalt regenereerivaks süsteemiks, mis tähendab, et teha tuleb 1. tüüpi katse. Seega näevad käesolevas asjas kõne all olevad katsetingimused ette, et teatud tüübikinnituskatse (tüüp 1) kohaldamiseks peab saastetõrjeseadme (katalüsaator) regenereerimine toimuma vähemalt üks kord ettevalmistustsükli jooksul. Kui see tingimus on asjaomase katsemenetluse standardites ette nähtud, peavad täidetud olema ka määruse nr 715/2007/EÜ artikli 5 lõike 2 punkti c kohase erandi koosseisu tingimused.
- 26 2.3. Vastavalt määruse nr 715/2007/EÜ artikli 5 lõikele 1 peavad komponendid, mis võivad mõjutada heitmeid, tagama, et sõiduk on ka normaalse kasutamise korral kooskõlas kõnealuse määrusega ja eelkõige järgib ka piirväärtusi. Sellega seoses märkis Euroopa Kohus oma otsuses CLCV jt (C-693/18, punkt 99), et määruse nr 715/2007/EÜ artikli 3 punkti 10 tuleb tõlgendada nii, et tarkvara, mis muudab sõidukite heitkoguste taset vastavalt sõidutingimustele, mille see tuvastab, ja tagab heitkoguste piirväärtuste järgimise üksnes juhul, kui need tingimused vastavad tüübikinnitusmenetluses kohaldatavatele tingimustele, on katkestusseade isegi siis, kui saastekontrollisüsteemi toimimise paranemist on võimalik pisteliselt märgata sõiduki tavapärase kasutamise tingimustes. See tähendab *a contrario*, et katkestusseade peab olema lubatud, kui katsetsükli tekkivad heitkogused on valdavas osas või enamikul juhtudest sama suured nagu tegelikul kasutamisel tekkivad heitkogused.
- 27 See on nii ka hinnatava Preconi puhul. Vastavalt järeldustele toimub regenereerimine tegeliku katsetsükli jooksul kaks korda, samal ajal kui tegelikul kasutamisel – regenereerimisel iga 5 km järel 11 km pikkuse (katsetsükliga võrreldava) teekonna puhul – toimub regenereerimine puhtarvutuslikult 2,2 korda. Tegelikul kasutamisel võib regenereerimine seega toimuda ka kolm korda, nimelt puhtarvutuslikult ühel juhul viiest. Sellest lähtuvalt ei saa mingil juhul eeldada, et tegelikul kasutamisel (võrreldes katsetsükliga) toimub regenereerimine järjepidevalt kolm korda. Sellised regenereerimised on – sõltuvalt katalüsaatori täituvusest – küll võimalikud, kuid kahel korral toimuv regenereerimine on siiski palju sagedasem, nimelt esineb see 80% juhtudest. Enamikul juhtudest toimub katalüsaatori regenereerimine ka tavapärase kasutamise tingimustes samadel tingimustel nagu katsetsükli.

- 28 Oberster Gerichtshof (Austria kõrgeim üldkohus) leiab, et kui saastetõrjeseade (katalüsaator) on tegelikul kasutamisel 80% ulatuses sama tõhus nagu katsetsükliks, ei saa rääkida sellest, et sõiduki tavapärasel kasutamisel on heitkoguste vähenemist võimalik märgata ainult pisteliselt.
- 29 3. Kolmas küsimus puudutab hagejate vastuväidet, et Precon ei ole pidevalt regenereeriv süsteem, sest regenereerimise vältimiseks või lubamiseks ette nähtud olemasolev lüliti aktiveeritakse ettevalmistustsükli ajal selleks, et katalüsaatori regenereerimist käivitada, ja mitte ainult selleks, et seda vältida. See on UNECE eeskirja 13. lisa lõike 3 kohaselt (vt ka punkt 3.2.3) keelatud.
- 30 UNECE eeskirja 13. lisa lõige 3 on kohaldatav perioodiliselt regenereeriva süsteemi suhtes (UNECE eeskirja 13. lisa kohaste spetsiaalsete katsemeetoditega), kuid ei ole kohaldatav pidevalt regenereeriva süsteemi suhtes (I tüübi katse UNECE eeskirja 4.a lisa alusel). Pidevalt regenereeriva süsteemi kohta on rakendusmääruse III lisa punktis 3.13.4 (sisuliselt identne UNECE eeskirja punkti 2.20 kolmanda lausega) nimelt sõnaselgelt ette nähtud, et ka ettevalmistustsükliks peab katalüsaator vähemalt üks kord regenereerima. Järelikult on kohustuslikus korras ette nähtud, et regenereerimine käivitatakse teadlikult ja et tegelik katsetsükkel algab seega tühja katalüsaatoriga, ning see ei ole kahjulik.